Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/2691

13. 10. 95

Große Anfrage

der Abgeordneten Steffi Lemke, Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen), Halo Saibold und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Wasserstraßenausbau an Elbe und Saale im Zusammenhang mit der Güterverkehrspolitik

Nach dem weitgehenden Ausbau der Flüsse in den alten Bundesländern wird ein „Nachholbedarf" in den neuen Bundesländern gesehen und auf „Modernisierung" gesetzt. Ziel ist die Verbesserung der Schiffbarkeit. Diesem Ansatz liegt zugrunde, daß die Binnenschiffahrt lange Zeit uneingeschränkt als „umweltfreundlich" und „kostengünstig" bewertet wurde. Spätestens nach den wachsenden und sich häufenden Hochwasserkatastrophen und wegen ihrer Folgekosten muß die Bewertung des Transportsystems Binnenschiffahrt/Wasserstraße neu und differenzierter vorgenommen werden.

Die Schäden und Verluste einer uneingeschränkten Kanalisierungspolitik für Natur und Mensch sind am Rhein und seinen Nebenflüssen zu besichtigen und teilweise konkret zu beziffern. Bundespräsident Roman Herzog stellte nach dem letzten Rheinhochwasser fest, daß der Wasserbau nun umdenken müsse. Fachbehörden des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit halten den weiteren Ausbau der Flüsse für nicht mehr vertretbar.

Zwischen Elbe und Oder haben bis heute noch Lebensräume überdauert, die für die größer gewordene Bundesrepublik Deutschland die Chance eines neuen Umgangs mit Flußlandschaften bieten.

Auch angesichts der Tatsache, daß Wissenschaftler der Universitäten Halle-Wittenberg und Karlsruhe (in einer Denkschrift) vor der Fortsetzung des bisherigen Umgangs mit der Naturressource Flußlandschaft warnen und die betroffenen Menschen, die an Elbe und Saale leben, den Ausbau ihrer Flüsse mehrheitlich ablehnen (nach infas zu 74 %) müssen die Planungen und derzeit laufenden Vorhaben hinterfragt werden.

Darüber hinaus kommen unabhängige Gutachter – Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IöW) – zu dem Ergebnis, daß die Prognosen für das Güterverkehrsaufkommen auf Elbe und Saale überhöht

sind. Sie stellen damit auch die Wirtschaftlichkeit des geplanten Ausbaus in Frage.

An Elbe und Saale stehen entscheidende Weichenstellungen bevor.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

A. Allgemeine Fragen

1. Wie haben sich die prozentualen Anteile der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße am Güterfernverkehr, getrennt nach alten und neuen Bundesländern, seit 1990 entwickelt (grafische Darstellung)?
2. Welche Wirkungen hatten nach Kenntnis der Bundesregierung die bisher durchgeführten Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehren auf Schiene und Schiffahrtswege (Einführung der LKW-Vignette, steuerliche Maßnahmen) auf die Verkehrsverlagerung, und welche sollten sie haben?
3. Wie hoch ist die prozentuale Auslastung der Bahntrassen im Güterverkehr seit 1990, bzw. wie hoch sind die absoluten freien Transportkapazitäten in Millionen Jahrestonnen auf den vorhandenen Schienenwegen:
   a) parallel zur Saale zwischen Halle und Magdeburg,
   b) parallel zur Elbe zwischen Dresden und Magdeburg,
   c) parallel zur Elbe zwischen Magdeburg und Hamburg,
   d) parallel zur Wasserstraße Hannover–Berlin?
4. Wie hoch ist die prozentuale Auslastung der Wasserstraßen, bzw. wie hoch sind die absoluten freien Transportkapazitäten in Millionen Jahrestonnen in der Gegenwart und zum Vergleich in den Jahren 1980 und 1990:
   a) auf den Bundeswasserstraßen in den alten Bundesländern insgesamt,
   b) auf den Wasserstraßen in den neuen Bundesländern insgesamt,
   c) auf dem Rhein,
   d) auf dem Elbe-Seitenkanal,
   e) auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal,
   f) auf der Donau,
   g) auf dem Mittellandkanal,
   h) auf dem Elbe-Havel-Kanal/der Havelwasserstraße,
   i) auf der Elbe,
   j) auf der Saale?
5. Wie groß ist der insgesamt vorhandene Schiffsraum sowie der freie Schiffsraum (freie Transportkapazität) der deutschen Binnenschiffahrtsflotte?
6. Wie hat sich die Binnenschiffahrtsflotte der Bundesrepublik Deutschland (alte Länder) seit 1960 und die ehemalige DDR-Binnenschiffahrtsflotte seit 1989 verändert (Zahl, Typ und Größenklasse der Binnenschiffe)?

7. Wie hat sich die Zahl der in der Binnenschiffahrt Beschäftigten in der Bundesrepublik Deutschland in den letzten drei Jahrzehnten bzw. in den neuen Bundesländern seit 1990 verändert?

8. Mit welchem Güterverkehrsaufkommen wurde im anfänglichen Planungsstadium für den Elbe-Seitenkanal und für den Rhein-Main-Donau-Kanal gerechnet, wieviel Güter wurden bislang tatsächlich auf diesen beiden Wasserstraßen transportiert (pro Jahr und insgesamt), wie hohe Gesamtkosten (getrennt nach Ausbau und Unterhaltung) verursachten beide Kanäle, wie hoch ist der bisherige wirtschaftliche Nutzen beider Kanäle, und wann bzw. nach wie vielen Jahren Nutzungsdauer werden sich die Gesamtkosten voraussichtlich amortisiert haben?

9. Steht die Bundesregierung zu ihrer generellen Grundaussage, daß das System Binnenschiffahrt/Wasserstraße umweltfreundlich und kostengünstig sei, und wie reagiert die Bundesregierung darauf, daß
   - durch die Umwandlung der Flüsse zu kanalisierten Wasserstraßen unersetzbare Lebensräume – Flußlandschaften mit ihren Auenwäldern und der dort lebenden Artenvielfalt – nachhaltig zerstört wurden,
   - bisher Milliarden DM an Steuergeldern ausgegeben wurden, um den Binnenschiffsverkehr (wie auch andere Verkehrsträger) zu verbilligen und
   - nachweislich durch den Ausbau der Flüsse immer häufiger Hochwasserschäden in Milliardenhöhe ausgelöst wurden?

10. Kann die Bundesregierung die Aussage aufrechterhalten, daß die Flüsse im Osten Deutschlands erst nach westlichem Standard ausgebaut werden müßten, um den Verkehr von der Straße auf die Wasserstraße zu verlagern, wenn zur Kenntnis genommen wird, daß die Wasserwege in den alten Bundesländern zwar modern ausgebaut, aber keineswegs ausgelastet sind und daß trotz des weitgetriebenen Ausbaustandards der Anteil der Binnenschiffahrt am Güterfernverkehr seit über drei Jahrzehnten kontinuierlich abnimmt?

11. Inwieweit ist nach Einschätzung der Bundesregierung das politische Ziel der verstärkten Verkehrsverlagerung von der Straße auf Schiene und Wasserweg erfüllt bzw. verfehlt worden?

B. Prognosen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP)

12. Auf den Primärdaten welcher Jahre beruhen die Prognosen des BVWP für die östlichen Bundesländer?

13. Ist nach den wirtschaftlichen Umbrüchen der letzten fünf Jahre die Aufrechterhaltung der Güterverkehrsprognosen für die einzelnen Verkehrsträger noch vertretbar?

14. Wie wurden die Prognosen und die darauf aufbauenden Verkehrsplanungen den reellen Entwicklungen angepaßt bzw. aktualisiert?

C. Ausbauvorhaben Saale

15. Wie hoch war das Verkehrsaufkommen (Zahl, Größenklassen und Typen von Schiffen und Gütermengen) auf der Saale getrennt nach den Jahren 1990 bis 1995 (erstes Halbjahr)?

16. In welchen Saale-Häfen wurden von 1990 bis 1995 Güterumschläge in welcher Höhe getätigt?

17. Mit welcher Wahrscheinlichkeit wird nach Meinung der Bundesregierung der geplante 220 Mio. DM teure Ausbau der Saale den prognostizierten hohen Nutzen (Nutzen-Kosten-Verhältnis laut BVWP von 5,3) erreichen, und wie viele Gütertonnen müßten dazu jährlich transportiert werden?

18. Wie bewertet die Bundesregierung das Ergebnis des im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr erstellten 1. Zwischenberichtes vom März 1995 „Aktualisierung der Bewertungsrechnung zum Ausbau der Saale sowie zur Fertigstellung des Stichkanals Leipzig", wonach durch den geplanten Ausbau der Saale Verkehrsverlagerungen auf das Binnenschiff eintreten sollen, die zu 90 % (2,4 Mio. Tonnen) von der Bahn und nur zu 10 % (0,24 Mio. Tonnen) von der Straße kommen?

19. Wie hoch werden mit diesen Verkehrsverlagerungen die Einnahmeverluste der Deutschen Bahn AG zu beziffern sein, sind diese Verluste in die Nutzen/Kosten-Rechnung des Saale-Ausbaus eingegangen?

20. Wie viele Dauerarbeitsplätze werden bei Bahn und Binnenschiffahrt nach erfolgtem Saale-Ausbau verlorengehen, wenn die Bahn 2,4 Mio. Tonnen Güter im Jahr verlieren sollte und wenn die Binnenschiffahrt die Güter mit größeren Schiffen, d. h. mit weniger Personal pro Tonne, befördern sollte?

21. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage in der Zeitschrift „Deutsche Binnenschiffahrt", wonach auch auf einer ausgebauten Saale keine Tonne mehr transportiert werde, wenn nicht auch auf der Elbe gleiche, d. h. konstante Fahrwasserverhältnisse geschaffen würden, die allerdings ohne Staustufen nicht realisierbar wären?

22. Weshalb betreibt die Bundesregierung den Ausbau des Nebenflusses Saale für Europaschiffe mit einem Tiefgang von 2,50 m (bei Niedrigwasser 2 m), wenn:
    - in der Elbe vergleichbare Fahrwassertiefen nur etwa zur Hälfte des Jahres erreichbar sind,
    - monatelang Niedrigwasserstände von nur ca. 1 m auftreten können und
    - noch nicht sicher geklärt ist, ob und wie die Fahrwasserverhältnisse des Hauptflusses Elbe, insbesondere der Stadtstrecke Magdeburg („Domfelsen"), zu verbessern sind?

23. Ist der Bundesregierung bewußt, daß mit dem Bau der Staustufe Klein Rosenburg der letzte große, noch von der Flußdynamik geprägte Auenwald an der Saale (220 ha) nach allen Erfahrungen aus den alten Bundesländern erheblich beeinträchtigt bzw. zerstört werden kann?

24. Mit welchen Auswirkungen wird durch Bau und Betrieb der modernisierten Wasserstraße Saale auf das angrenzende Europäische Vogelschutzgebiet (Special Protected Area) gerechnet?

25. Hat die Bundesregierung Kenntnis davon, welche Tier- und Pflanzenarten noch ihren Lebensraum im betroffenen Gebiet des Elbe-Saale-Winkels haben, die am Rhein und seinen Nebenflüssen teilweise schon ausgerottet wurden bzw. vom Aussterben bedroht sind?

26. Ist der Bundesregierung bekannt, daß mit Inkrafttreten der Richtlinie zur „Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen" (92/43/EWG, abgekürzt FFH-Richtlinie) das Schutzgebiet „Steckby-Lödderitzer Forst" zum „Natura 2000-Gebiet" wurde (Artikel 3) und demnach die Artikel 6.2, 6.3 und 6.4 sowie Artikel 1.2 und 3 der EU-Vogelschutzrichtlinie anzuwenden sind, und wie wird dieser Tatbestand bei den Ausbauplänen berücksichtigt?

27. Aufgrund welcher Erkenntnisse wurde schon 1992 im Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes als Ergebnis der ökologischen Risikoanalyse „ein ökologisch tragbarer und relativ konfliktarmer Ausbau" der Saale festgestellt?

28. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung bisher aus der Begradigungs- und Kanalisierungspolitik an Rhein, Main und Donau hinsichtlich

    – Wirtschaftlichkeit,

    – Umweltverträglichkeit und

    – Hochwasserrisiko

    gezogen?

29. Wie hoch schätzt die Bundesregierung evtl. Folgeschäden, die durch Dauerstaunässe in Wäldern, auf landwirtschaftlichen Nutzflächen und an Gebäuden erwartet werden müssen, und wer wird für diese Kosten aufkommen?

30. Wer trägt die Kosten der evtl. notwendigen, massiven Entwässerungsmaßnahmen, und wer zahlt die Schäden, die durch erhöhte Hochwassergefahren bei den Unterliegern infolge der Umsetzung der Ausbaupläne auftreten können?

31. Trifft die in dem in Frage 18 erwähnten Zwischenbericht von 1995 getroffene Aussage zu, daß die Fahrwasserverhältnisse auf den letzten noch freifließenden 20 Saale-Kilometern besser sind als auf der ausgebauten Saale, da die Schleusenvorhäfen der gestauten Saale stark verschlammt sind?

32. Wie gedenkt die Bundesregierung das Verschlammungsproblem des kanalisierten Saale-Abschnittes zu lösen, wieviel wird dies kosten, und wer wird für diese Kosten aufkommen?

33. Wie wird die Bundesregierung darauf reagieren, daß die an der Saale auftretenden Schlämme teilweise hochtoxisch sind und durch eine Baggerung die Gifte remobilisiert und in die fließende Welle befördert würden (verbunden mit möglichen Folgen wie Sauerstoffmangel und Fischsterben)?

34. Ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung für diese Entschlammungsarbeiten vorgesehen?

35. Ist der Bundesregierung bekannt, daß parallel zur Saale ausgebaute Schienenwege existieren, die für Massenguttransporte zur Verfügung stehen und nur zu einem Bruchteil ausgelastet sind?

36. Wieviele Tonnen Güter könnten schon heute auf diesen vorhandenen Bahntrassen transportiert werden, und in welchem Verhältnis dazu steht die derzeit transportierte und für die Zukunft prognostizierte Gütermenge auf der Saale?

37. Mit welcher Begründung hat das Bundesministerium für Verkehr den Entschluß gefaßt, Sonderuntersuchungen bezüglich des Ausbaus des Stichkanals Saale–Leipzig durchzuführen, und welche Ergebnisse liegen dazu vor?

D. Ausbauvorhaben Elbe

38. Welche Gütermengen wurden in den Jahren seit 1990 auf der Elbe
    — insgesamt,
    — zwischen tschechischer Grenze und Magdeburg,
    — zwischen Magdeburg und Hamburg

    transportiert?

39. Wie viele Schiffe welcher Größenklassen und Typen befuhren in diesem Zeitraum die Elbe?

40. In welchen Elbe-Häfen wurden jährlich seit 1990 Güter in welchen Mengen umgeschlagen?

41. Welche Art von Gütern wurden in welchem Anteil seit 1990 auf der Elbe befördert?

42. Ist im Versailler Vertrag/Elbschiffahrtsakte von 1922 die garantierte Schiffahrts- und Transportfreiheit an bestimmte Ausbaustandards geknüpft, und ist daraus die Notwendigkeit der Strombaumaßnahmen zwingend abzuleiten?

E. Ökonomische Aspekte

43. Wo konkret, und seit wann werden in welchem Umfang
    a) Strombaumaßnahmen und
    b) Maßnahmen gegen die Sohlenerosion der Elbe

    mit welchem finanziellen Aufwand durchgeführt?

44. Gibt es einen Plan für die Fortführung der Strombaumaßnahmen/Maßnahmen gegen die Sohlenerosion der Elbe, und was beinhaltet er insgesamt sowie für 1996 (Vorhaben und Kosten)?

45. Kann die Bundesregierung darlegen, warum die Strombaumaßnahmen an der Elbe, die im BVWP mit Kosten in Höhe von 500 Mio. DM veranschlagt werden, seit geraumer Zeit durch Vertreter der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung mit 550 Mio. DM beziffert werden?

46. Kann die Bundesregierung die Aussage bestätigen, daß für die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für die Strombaumaßnahmen an der Elbe (Wert laut BVWP 9,3) nicht die geplanten 500 Mio. DM, sondern weniger als ein Drittel in Rechnung gestellt wurden, wodurch sich der scheinbar günstige Nutzeffekt ergibt?

47. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis ergäbe sich, wenn die Gesamtkosten der Strombaumaßnahmen an der Elbe in die Rechnung einfließen würden, und wären die Maßnahmen dann noch zu rechtfertigen?

48. Hält die Bundesregierung die Aussage aufrecht, daß die Strombaumaßnahmen an der Elbe (Ausbauziel ist die Tauchtiefe von 140 cm an 95 % der Tage) hochwirtschaftlich seien, nachdem in dem in Frage 18 genannten Zwischenbericht festgestellt wird, daß die „Tauchtiefe von 140 cm für das Aufkommen nennenswerter Binnenschiffsströme unzureichend" ist, „da der Verkehrsträger (Binnenschiffahrt) bei dieser Tiefe ungünstiger ist als die konkurrierenden Verkehrsträger"?

49. Stimmt die Bundesregierung der weiteren Aussage des in Frage 18 genannten Zwischenberichts zu, daß „Auswertungen an bundesdeutschen Wasserstraßen belegen, daß aufgrund des Konkurrenzverhältnisses der Bahn erst ab einer konstanten Abladetiefe (= Tauchtiefe) von 2,0 m mit nennenswerten Binnenschiffsaufkommen zu rechnen ist"?

50. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Deutschen Binnenreederei (DBR-aktuell 1/95), daß die an der Elbe „vorgesehenen Regulierungsmaßnahmen die angestrebte Verkehrsverlagerung auf das Binnenschiff nicht bringen werden"?

51. Ist der Bundesregierung bekannt, daß durch die bisher erfolgten Strombaumaßnahmen und die dadurch zwangsläufig eingetretenen Eintiefungen des Flußbettes auch die Hafenbekken (z.B. Magdeburg) allmählich „leerlaufen" und sich die Umschlagsbedingungen irreversibel verschlechtern?

    Wie hoch wird dieser monetäre Schaden derzeit veranschlagt, und um welche Beträge werden sich die genannten Schäden nach Abschluß der bereits begonnenen Strombaumaßnahmen (und deren Auswirkungen) erhöhen?

52. Wie steht die Bundesregierung zur Entwicklung und zum Einsatz flachgehender, dem Fluß angepaßter Binnenschiffe?

53. Was wurde mit welchem Aufwand und mit welchem Ergebnis bislang seitens der Bundesregierung getan, um eine flußangepaßte Binnenschiffahrt zu fördern?

54. Wie hoch wären die notwendigen Investitionen, um die zu transportierenden Güter derzeit und die zukünftig zu erwartenden Gütermengen vom Fluß Elbe auf die Bahn zu verlagern?

55. Warum sorgt die Bundesregierung nicht durch Verbesserung der Rahmenbedingungen dafür, daß der Gütertransport auf die vorhandenen und bei weitem nicht ausgelasteten Schienenwege verlagert wird?

56. Wie bewertet die Bundesregierung die niederländischen Bemühungen (DIE WELT, 16. September 1995) aufgrund der „sehr günstigen Bahnkonditionen... Ladung von Straße und Binnenschiff auf die Bahn umzuverlagern", um mit „Container-Ganzzügen vielversprechendes Hamburger Hinterland", wie Budapest und Prag, von Rotterdam aus anzusteuern, und welche Folgen hätte nach Einschätzung der Bundesregierung eine derartige Entwicklung für den Hamburger Hafen und für die Nachfrage der neuen Schiffscontainer-Linie auf der Elbe zwischen Hamburg und Prag?

F. Ökologische Aspekte

57. Auf welche Erkenntnisse stützten sich die schon 1992 getroffen Aussagen im Entwurf des BVWP daß „ein ökologisch tragbarer und relativ konfliktarmer Ausbau" an der Elbe erwartet werden kann?

58. Ist der Bundesregierung bewußt, daß sich durch die sog. „sanften" Strombaumaßnahmen und anderen wasserbaulichen Eingriffe das Flußbett der Elbe in den letzten 100 Jahren um bis zu 2,10 m eintiefte, und wie hoch werden die monetären Schäden durch die darauf zurückzuführenden erheblichen Austrocknungserscheinungen der Auenlandschaft und die Produktionseinbußen in der Landwirtschaft und Forstwirtschaft beziffert?

59. Teilt die Bundesregierung die Auffassung von unabhängigen Fachleuten, wie z.B. Prof. Dr. Nestmann von der Universität Karlsruhe, daß sich mit der bereits laufenden Wiederherstellung und Ergänzung von Strombauwerken an der Elbe der Prozeß der Flußbetteintiefung verschärfen und die Schäden in Natur und Wirtschaft verschlimmern werden?

60. Warum wird seitens der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung eine Gesamtumweltverträglichkeitsprüfung der Strombaumaßnahmen Elbe bislang abgelehnt und ohne eine derartige Gesamtbewertung schon mit zahlreichen Einzelmaßnahmen begonnen?

61. Werden die zu erwartenden Schäden in Kauf genommen, um dadurch Argumente für den späteren Bau von Staustufen zu erhalten?

62. Wie verantwortet die Bundesregierung den Tatbestand, daß durch die laufenden Strombaumaßnahmen die größten, noch erhaltenen Auenwälder Mitteleuropas an der mittleren Elbe nachhaltig geschädigt und langfristig zerstört werden können?

63. Wie groß sind die letzten noch erhaltenen Auenwälder am Rhein, und in welchem Zustand befinden sie sich im Vergleich zu den Auenwäldern an der Elbe?

64. Welche Schutzmaßnahmen sieht die Bundesregierung vor, um der internationalen Verantwortung gegenüber den Zug-, Rast- und Überwinterungsräumen (Ramsar-Konvention) gerecht zu werden, und hält die Bundesregierung in diesem

Zusammenhang die durch Radar-Ausrüstung ermöglichte und zunehmend praktizierte Nachtschiffahrt in Großschutzgebieten wie dem „UNESCO-Biosphärenreservat Mittlere Elbe" für ökologisch verträglich, wenn bei jeder Schiffspassage vor allem die seltenen, störungsempfindlichen und geschützten Wasser- und Watvogelarten aufgeschreckt und vertrieben werden, ohne daß es (vor allem im Winter) einen Alternativlebensraum zur Elbe gibt?

65. Wann und wie gedenkt die Bundesregierung die wasserbaulich bedingten Schäden an der Natur und an der Fischereiwirtschaft zu beheben, die durch die Staustufe Geesthacht verursacht wurden, wo sieben Fischarten am Aufstieg in die mittlere und obere Elbe und deren Nebenflüsse gehindert werden, so daß die betreffenden Fischarten in Ostdeutschland weitestgehend nicht mehr vorkommen?

Bonn, den 20. September 1995

Steffi Lemke
Gila Altmann (Aurich)
Albert Schmidt (Hitzhofen)
Halo Saibold
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333